SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 11 y 19 minutos)

La Comisión de Industria y Energía del Senado tiene el agrado de recibir a la Asociación de Trabajadores Civiles de los Diques del Estado, quienes oportunamente solicitaron ser escuchados para dar cuenta de la situación por la que atraviesa la industria estatal de reparaciones navales.

Sin más trámite, les ofrecemos el uso de la palabra, a fin de poder oír sus inquietudes.

SEÑOR PEREZ.- En mi calidad de Presidente de la Asociación de Trabajadores Civiles de los Diques del Estado, deseo agradecer el tiempo que nos dispensa esta Comisión. Adelantamos que, precisamente, estamos aquí presentes como parte de un proceso de trabajo que venimos llevando adelante desde hace tres años, tratando de poner en conocimiento de las distintas autoridades la situación en la que se encuentra esta industria del Estado, que es única en lo que tiene que ver con el tema de las reparaciones navales.

En esta oportunidad, entendemos que nuestro planteamiento se basa en dos puntos fundamentales. Por supuesto que el gran tema es saber cómo mantenemos esta industria del Estado y cómo lo hacemos, precisamente, en su poder. Nos vamos a referir a dos grandes áreas, una de las cuales tiene que ver con el aspecto de los recursos humanos. Al respecto, deseamos señalar que en los últimos seis años hemos perdido más del 50% de la mano de obra, pasando de 400 trabajadores a 190. Hoy en día, el promedio de edad de los trabajadores gira en torno a los 52 años y dentro de los 190 mencionados, sólo 8 tienen menos de 30 años. Estamos hablando de una actividad muy desgastante, que se desarrolla a cielo abierto, tanto en invierno como en verano, y que en algunos casos es muy pesada.

Como sabemos, desde hace varios años y hasta el 2005 no hay posibilidad que ingresen trabajadores al área estatal. Consideramos que en el momento en que se establecieron algunas excepciones en la ley, también debería haberse contemplado una para esta industria. Precisamente, en la etapa de estudio de la Ley de Presupuesto hicimos un planteo muy concreto. No estamos hablando de que ingresen 100 ó 200 trabajadores a esta área, pero sí estamos expresando que existen necesidades mínimas de personal que pasan por el hecho de que deberían ingresar, por concurso, 33 trabajadores, cuya mano de obra es muy específica.

¿Por qué realizamos este planteo? Porque, si continuamos en esta situación, según la que nuestros compañeros veteranos se van a seguir jubilando, de aquí a tres años, las principales secciones dentro del área de reparaciones quedarán inoperantes.

Entonces, por ese solo hecho, perderemos la posibilidad de realizar reparaciones tanto en la flota de la Armada Nacional como en las de dragado de la Administración Nacional de Puertos y de ANCAP, así como tampoco se podrán solucionar los inconvenientes de las flotas particulares que hacen uso de nuestros diques.

Por lo tanto, solicitamos que se busque la posibilidad de generar el ingreso, en principio, de 33 trabajadores. Ya hemos detallado este tema, aunque de todas formas podemos dejar en manos de la Comisión la documentación acerca de qué tipo de trabajadores se necesitan para esta tarea.

Debemos señalar que es de tremenda importancia la necesidad de crear recursos o realizar una inversión que permita atender lo relativo a las instalaciones y la infraestructura de los diques. Estamos hablando de instalaciones que tienen 130 años en el país y que no han recibido el mínimo mantenimiento o inversión desde hace más de 60 años. Como consecuencia de las inclemencias del tiempo, se han sucedido en los últimos años distintas desgracias, que necesitan ser atendidas a fin de posicionarnos con vistas al futuro.

Deseamos aclarar que estamos trabajando normalmente, lo que significa que la situación de las instalaciones no impide el ingreso de los buques. No obstante, vemos que las nuevas dimensiones de las construcciones navales en el mundo provocan que al día de hoy el dique se vea disminuido en la atención de algunas reparaciones como consecuencia de las dimensiones de algunos barcos.

Queremos expresar a los miembros de la Comisión que este planteo que los trabajadores y nuestro Sindicato viene realizando desde hace tres años no ha recibido hasta el momento ninguna discrepancia por parte de las distintas autoridades. Es más; nos han señalado su compromiso, tanto la Armada Nacional como el propio Ministerio de Defensa Nacional, en el entendido de que todos estamos de acuerdo en que existe esta necesidad.

Vemos que en todos los ámbitos que hemos recorrido, tanto parlamentarios como ministeriales, así como el de la propia Armada Nacional que administra los diques, se está de acuerdo con el hecho de que hay que realizar reparaciones, invertir, cuidar, mantener y ubicarnos hacia el futuro en lo que tiene que ver con los diques del Estado. Entonces, ante el hecho de que la posibilidad de alcanzar todo esto no se concedió en la etapa de la Ley de Presupuesto Nacional y, como todos sabemos, la Rendición de Cuentas vendrá con un artículo único y un gasto cero, apelamos a encontrar entre todos las soluciones por otro camino, ya que es imperioso abordar esta situación con vistas, principalmente, al futuro. No se trata de que hoy estemos perdiendo uno o ciento noventa puestos de trabajo, sino de perder la industria de las reparaciones navales dentro del Estado.

No sé si alguno de los compañeros que integran nuestra delegación quiere agregar algo más.

SEÑOR LOPEZ.- Sí, en particular, me gustaría agregar algo que pienso puede ser de utilidad para la Comisión, con respecto a nuestra industria.Estamos frente a una industria que no se forma curricularmente sino en los talleres, y que tiene una parte artesanal que es insustituible. En nuestro país, los cambios tecnológicos han hecho que quedaran postergadas ciertas artesanías, habilidades y oficios, cosa que también ocurre en nuestro ámbito. Me refiero, por ejemplo, a carpinteros de Rivera, en fin, a gente

que repara embarcaciones de madera. La industria del metal aquí es muy importante; todo es muy grande y grueso. Y el tema es que la mecánica naval no puede asimilarse como cualquier otro tipo de mecánica. Entonces, lo que quiero dejar claro es que si esta industria desaparece, también los artesanos desaparecerán. De hecho, están en vías de desaparecer, puesto que hemos perdido buenos artesanos porque se han muerto o se han jubilado, en función del tema de la edad a que se refería el señor Pérez. En conclusión, si mañana no contamos con esta industria, también habrán desaparecido habilidades que, repito, no son curriculares. Todo es bastante atípico en el tratamiento de metales y en la industria de las reparaciones y construcciones navales.

SEÑOR FERNANDEZ.- También quiero hacer, en particular, dos puntualizaciones.

Entendemos que los diques del Estado, específicamente en lo que hace a la Armada, forman parte de la soberanía del país. Si ellos desaparecen, estamos lesionando la soberanía uruguaya. Estoy hablando de la reparación de los buques de guerra y de los sonares de autodefensa de los buques que de no existir nuestros diques, tendrían que ser reparados en otro lugar. Por lo tanto, el tema también pasa por ahí.

La otra puntualización que quería hacer es que en este momento nuestra Armada ha invertido en nuevas tecnologías –no hablamos de tecnología de punta- para las que hoy estamos preparando a compañeros de 60 años. Concretamente, hay máquinas de soldar nuevas que van a ser utilizadas por una persona que tiene esa edad y a la cual es probable que le queden tres o cuatro años más de trabajo.

Uno de nuestros compañeros se refirió a los mecánicos y yo agrego que si no logramos incorporar esos 33 puestos de trabajo, será muy difícil que un mecánico no especializado pueda sacar, por ejemplo, un eje de un barco. Si no hay quien enseñe, nos quedamos sin esa reposición; en definitiva, no tenemos a quién volcar todo lo que se aprendió durante tantos años.

Ese es, pues, uno de los puntos fundamentales que nos llevan a afirmar que aquí no se trata de una empresa que cierra, sino de una industria que cierra en nuestro país, porque los únicos diques secos que hay son los dos que pertenecen a la Armada: el Dique Nacional y el Dique Mauá. Es cierto que hay una empresa particular, Tsakos, que hace reparaciones y tiene un dique flotante; pero, insisto, los únicos diques secos son el Mauá y el Nacional. Entonces, si no logramos una inversión y tener gente preparada en esto, será muy difícil salvar los diques.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Creo recordar que en los documentos que nos acercaron cuando solicitaron esta entrevista, ustedes manejaban una inversión de U$S 1:300.000 como necesaria para el mantenimiento de los diques, la reparación de sus desperfectos y adaptaciones.

También recuerdo –y pido ayuda, porque simplemente estoy apelando a mi memoria- que en oportunidad de la discusión presupuestal y en vuestra visita a la Comisión de Defensa Nacional, por este mismo tema, se manejaba una cifra superior que en este momento no tengo presente con exactitud. En ese momento, tuve oportunidad de preguntar al señor Comandante en Jefe de la Armada sobre esto, y él ratificó la necesidad del mantenimiento y preservación de esta industria.

La pregunta concreta que quiero hacer es cuál es la cifra que ustedes estiman necesaria para el mantenimiento de los diques, y por qué hay una variación en relación a lo conversado el año pasado.

SEÑOR PEREZ.- El señor Senador está en lo cierto, pero el tema es el siguiente.

Hablamos de U$S 1:300.000, que fue la cifra oficial que en su momento nos brindó el Directorio respecto de los diques en atención a un proyecto de reparación que se había presentado. En ese entonces hubo dos propuestas de reparación, una de ellas menor, que se ubicaba en el orden de los U$S 300.000, y otra que nos garantizaba la reparación de la infraestructura por 150 años más, valuada en U$S 1:300.000.

Cuando en la etapa de la Ley de Presupuesto manejamos una cifra mayor fue porque entendíamos que había que hacer un agregado, ya que a medida que pasa el tiempo van surgiendo nuevas complicaciones. Por ejemplo, hoy no sólo tenemos que hablar de la reparación de los espigones y de los muelles, sino de la situación de las compuertas de ambos diques puesto que actualmente requieren una atención que tal vez hace un año atrás no se percibía. Entonces, a las cifras manejadas debemos sumarle el reclamo de la situación de la maquinaria con que se está trabajando, que es centenaria. Pero como no somos quiénes, y además no tenemos oportunidad, para fijar valor a las herramientas –no sabemos el costo de una grúa, que sí se puede adquirir-, podemos quedarnos con una cifra global, en atención a que debe hacerse un trabajo serio que escapa al manejo que podemos tener nosotros en relación con el que puede realizar el Ministerio de Defensa Nacional.

Nunca supimos cuáles son los rubros que realmente tiene el Ministerio porque, de repente, a lo largo de estos años ha invertido en maquinaria tal vez bélica y no en esta industria, que brinda fuentes de trabajo. Por esa razón, para nosotros es complicado brindar datos exactos.

SEÑOR COURIEL.- En aras de entender este fenómeno, quisiera saber si se trata de un mercado en el que las reparaciones que no son cubiertas por los diques del Estado –por ejemplo, por escasez de mecánicos- son efectuadas por una empresa privada o se realizan en el exterior. ¿Cómo funciona el sistema?

SEÑOR FERNANDEZ.- En caso de que los diques no puedan hacer las reparaciones, éstas quedan a cargo de la empresa Tsakos. Estamos hablando de dos empresas diferentes, ya que Tsakos tiene un dique flotante de una determinada longitud y calado y se dedica a embarcaciones de mayor envergadura, como son los barcos de ultramar y demás, aunque también tiene una actividad pesquera, pero no compite directamente con nosotros. La competencia en el tamaño de los barcos que se suben a dique no es el fuerte de la empresa TSAKOS, ya que ellos, como dije, trabajan con buques de mayor envergadura que nosotros.

SEÑOR COURIEL.- Entonces, el fuerte de esta empresa privada no es el mismo que el de los diques del Estado; o sea que no están compitiendo. Pero para tratar de entender el tema, me gustaría saber por qué no se hacen inversiones, por qué el promedio de edad de los trabajadores es de 52 años, etcétera. En definitiva, ¿se puede decir que si los diques del Estado no funcionan, esta empresa va a cumplir con esa función y se va a realizar la reparación? Es a esto a donde quería llegar.

SEÑOR LOPEZ.- Con respecto a la interrogante planteada por el señor Senador, quisiera hacer algunas puntualizaciones.

La competencia entre la industria privada y nosotros es mínima, ya sea por razones de tamaño o de disponibilidad. Por ejemplo, la empresa Tsakos es muy grande y no puede llenar sus diques con buques pesqueros pequeños que insumen diferentes tiempos para subir y bajar de los diques. En un dique flotante como el de Tsakos caben aproximadamente ocho buques pesqueros, pero una vez que entran a reparación, todos quieren salir porque "Barco parado no gana flete". Entonces, a esta empresa se le genera la gran dificultad de que si ingresan muchos barcos pequeños debe ajustar muchísimo su cronograma, por lo que opta por no entrar a reparación buques de menor calado. Le conviene dedicarse a embarcaciones grandes, porque emplea mucha mano de obra y, además, se trata de un solo objeto a cronometrar cuando planifica el trabajo.

Esta es una de las razones por las cuales la competencia, si existe, es menor.

Por el contrario, nuestro dique trabaja con la Armada y la flota del Estado, con buques pesqueros y buques extranjeros de bastante buena proporción. Inclusive, hace dos o tres años se atendían embarcaciones de la Armada inglesa, la flota española y antes de la disolución del bloque soviético teníamos buques polacos prácticamente todos los años. Esta era una buena entrada de divisas y el trabajo de los uruguayos se exportaba. En ese momento no había tantos problemas de edad –estoy hablando de 15 a 20 años atrás-, pero parece que esto se hubiera congelado en el tiempo.

En ese sentido, invito a la Comisión a hacernos una visita para que vean el estampado de las fechas en la maquinaria. Les va a parecer increíble que daten de 1907, 1910, 1915; lo más moderno que tenemos en tornería son máquinas de 1950 o anteriores, ya que cuando finalizó la Segunda Guerra Mundial nuestro país entró en un pacto de asistencia militar mediante el cual se le donó una cantidad de maquinaria que es la que hoy tenemos en funcionamiento. Por otra parte, es de muy buena calidad, aunque algunas resultan obsoletas porque hay determinadas cosas que no se pueden hacer.

En mi opinión, dentro de la industria hay un sector para los diques del Estado y otro atendido por empresas privadas, con una competencia mínima.

SEÑOR PEREZ.- Quisiera agregar un detalle para responder a la pregunta del señor Senador. Según dicen los armadores de los barcos, a la hora de comparar y decidir en base a la calidad de la reparación, se inclinan por los diques del Estado. Aclaro que no se trata de que los trabajadores de la actividad privada se desempeñen mal, sino que el tema pasa por la experiencia que tienen. Como los señores Senadores saben, en la última Ley de Presupuesto se votó por mayoría un artículo que desregulaba una disposición mediante la cual la flota del Estado, la Administración Nacional de Puertos y ANCAP debían consultar a los diques estatales ante la necesidad de una reparación para ver si podían atenderla. Si el dique no podía hacerlo, se autorizaba la reparación en otro lado; pero ahora no existe esa obligación de consulta. Con este ejemplo, voy a lo siguiente. La reparación de las dragas de la Administración Nacional de Puertos sólo puede hacerse en el dique seco, y como dichas dragas, sobre todo una de ellas, son tan antiguas, únicamente las pueden hacer aquellos trabajadores que tienen mucha experiencia en ello. Es por eso que no existe la competencia en las reparaciones navales.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- En el mismo sentido a que apuntaba el señor Senador Couriel, esa competencia no existe acá, pero en otro lado cerca de aquí, puede ser que la haya.

SEÑOR PEREZ.- Según nuestra experiencia, para todo navegante, y en este caso para quienes determinan la necesidad de reparación de las flotas, la calidad de la reparación debe ser el punto principal a tener en cuenta.

Por ejemplo, el ANCAP VII -como hace un año y medio atrás sucedió con el ANCAP IX- pidió precios para hacer una reparación en la Argentina, concretamente en Río Santiago. Lo que sucedió en la última reparación del ANCAP IX, en Río Santiago –creo que ello es de público conocimiento-, fue que no se terminó. Es más, cuando este barco volvió tuvo que ingresar al dique nacional para reparar la reparación que se había hecho en aquella localidad.

Ante esto, decimos que a la hora de definir el concepto de calidad de reparación, cabe hacer estas aclaraciones.

SEÑOR COURIEL.- Simplemente deseo interpretar un poco más lo que aquí se ha dicho. Según nuestros visitantes hay equipos que datan de 1907 pero, dentro del Ministerio de Defensa Nacional, ¿se entiende que es imprescindible seguir con los diques del Estado o en esa Cartera también hay diferencias en el sentido de establecer prioridades en el uso de los recursos, razón por la cual algunos rubros han sido atendidos y no ha sucedido lo mismo con diques del Estado? ¿Acaso puede ser que el punto clave sea que el Ministerio de Economía y Finanzas no asigna los recursos suficientes para llevar adelante esas inversiones y la posibilidad de los 33 mecánicos? ¿Dónde está el cuello de botella de acuerdo a vuestra interpretación? No tienen por qué tener toda la verdad.

SEÑOR PEREZ.- En primer lugar, debemos señalar -y lo hemos transcrito textual en el repartido que realizamos- que el señor Subsecretario de Defensa Nacional, en oportunidad de comparecer ante la Comisión de Presupuesto, manifestó que es intención –no sé si es la palabra exacta porque no la recuerdo- del Gobierno mantener los diques del Estado funcionando. En segundo término, como dije al principio, hace tres años venimos hablando del tema, por lo menos a nivel de tres Ministerios diferentes y hasta este momento nadie ha dicho algo contrario ni se ha opuesto a nuestro planteo. A la vez, siempre hemos advertido que no estamos haciendo ningún reclamo para los trabajadores, sino para la industria.

En realidad, no sabemos si esto pasa por la órbita del Ministerio de Economía y Finanzas o por la del de Defensa Nacional, pero sí nos consta que en todos estos años el Ministerio de Defensa Nacional, que es del cual dependemos, ha realizado inversiones en otros ámbitos y, más allá de haber hecho comentarios sobre el dique, en la realidad no se ha concretado nada.

SEÑOR DE BOISMENU.- Creo que no es de extrañar que la mano de obra uruguaya, de acuerdo con su experiencia y con elementos de calidad, actúe de esa manera; es más, esto es conocido en el mundo y el trabajo que ustedes realizan en la zona portuaria es algo destacable.

Lo que me llama la atención –en realidad no lo puedo captar- es dónde están los números de gestión de todo esto.

Por lo menos, estos son los elementos que me gustaría tener. ¿Están dentro del Ministerio de Defensa Nacional? ¿Están dentro de una bolsa? ¿Cuál es la gestión? ¿Cuánto cuesta lo que arreglo y qué eficiencia tiene esa reparación?

En realidad, la discusión termina en esto, es decir, en la suerte de tener algo que está bien arreglado pero, a la vez, saber también cuál es la eficiencia y el costo de la reparación. Las dragas, por ejemplo, son todo un tema y si bien está muy bien que funcionen, la puesta en funcionamiento es otro tema, no porque estén mal arregladas sino porque son muy viejas y operan con baja eficiencia.

En consecuencia, creo que en esta decisión deberíamos profundizar con justicia la posición aquí expuesta y ver de qué manera podemos traer material que permita discutir sobre la base de los costos, por ejemplo, cuánto supone entrar a un dique seco, cuánto cuesta arreglar un barco en un lugar u otro o cuánto significa arreglar una máquina o draga de determinada edad y qué incidencia tiene esto en el trabajo final. En este punto es donde precisamente radica el problema.

SEÑOR PEREZ.- Entiendo la pregunta planteada por el señor Senador y me gustaría proporcionarle, por lo menos, un elemento. Todos aquellos datos de números y demás que hagan al análisis como tal, los podemos manejar sólo en parte.

Otro aspecto que deseo aclarar es que en el año 1997 la Armada Nacional tuvo que reparar dos de sus buques subiéndolos al dique Tsakos porque en aquel momento se había derribado uno de los espigones y el calado no permitía el acceso. Por esas reparaciones la Armada debió pagar más de lo que le hubiera costado reparar esos diques por U$S 1:300.000. Entonces, es evidente que reparar únicamente la flota de la Armada Nacional, en diques privados o en el extranjero, sería mucho más costoso que invertir en los propios servicios de la Armada.

Para finalizar, quiero señalar que seguimos buscando y no hemos encontrado en el mundo ninguna Armada que no tenga sus propios diques.

SEÑOR PRESIDENTE.- En síntesis aquí habría dos problemas planteados: el problema de los recursos humanos y el de la renovación de los medios de producción con los que se trabaja en los diques del Estado. Además, debemos citar un tema –que personalmente lo comparto- que tiene mucho que ver con la autonomía e independencia nacional en esta materia.

Ustedes constituyen una asociación de trabajadores civiles y tengo entendido que están en relación de dependencia con el Ministerio de Defensa Nacional.

Al mismo tiempo, de acuerdo con la exposición que nos han hecho y por nuestro propio conocimiento del tema –esto ha sido tratado recurrentemente, incluso por razones laborales, en los Presupuestos y en las Rendiciones de Cuentas-, también dependen de la conducción técnica de la Armada Nacional. Entonces, parto de esa base.

Por todo esto, si los colegas integrantes de esta Comisión no tienen inconveniente, podríamos remitir la versión taquigráfica de esta sesión, tanto al Ministerio de Defensa Nacional como a la Armada Nacional, a efectos de que en tales instituciones –siempre que ustedes estén de acuerdo- se disponga de estos elementos de juicio que a mi entender es muy útil estén en poder de las autoridades.

Naturalmente, esta Comisión sigue siendo un vehículo o instrumento disponible para contribuir y colaborar en la solución de estos problemas. Tal como fue dicho, incluso el propio Gobierno está interesado en resolver todo esto y así lo manifestó también el señor Subsecretario de Defensa Nacional al referirse al tema, en ocasión de tratarse el proyecto de ley de Presupuesto.

En consecuencia, si no hay inconveniente, proponemos dar ese paso inicial a efectos de poner también a esta Comisión al servicio de nuevos aportes y elementos de juicio que nos permitan avanzar en el tratamiento del tema.

Finalmente, en nombre de la Comisión les agradecemos su comparecencia y la información que nos han dejado.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 11 y 55 minutos.)